
**ПРОБЛЕМЫ И ПРОТИВОРЕЧИЯ СТРАТЕГИИ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА**

**PROBLEMS AND CONTRADICTIONS
STRATEGY FOR THE DEVELOPMENT
OF ST. PETERSBURG'S TRANSPORT
INFRASTRUCTURE**

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы направления стратегии развития транспортной инфраструктуры городской и пригородной агломерации Санкт-Петербурга. Проводится анализ транспортной инфраструктуры города Санкт-Петербурга. Результатами исследования являются поиск оптимальных стратегий по улучшению транспортной инфраструктуры города Санкт-Петербург в долгосрочной перспективе. Сделан вывод о том, что транспортная инфраструктура города Санкт-Петербург не имеет комплексности и нуждается в существенной модернизации.

Ключевые слова:

транспортная инфраструктура, транспорт Санкт-Петербурга, транспортная стратегия

Abstract

The article discusses the direction of the strategy for the development of transport infrastructure in the urban and suburban agglomeration of St. Petersburg. An analysis of the transport infrastructure of the city of St. Petersburg is being carried out. The results of the study are the search for optimal strategies to improve the transport infrastructure of the city of St. Petersburg in the long term. It was concluded that the transport infrastructure of the city of St. Petersburg is not comprehensive and needs significant modernization.

Keywords:

transport infrastructure, transport of St. Petersburg, transport strategy

Сегодня самая большая проблема для городов, городских районов и глобальной окружающей среды заключается не только в снижении глобального потепления, уровня загрязнения и выбросов, но и в повышении качества жизни граждан. Дорожное движение способствует разрастанию городов, а также их децентрализации. А перед городами встает проблема ограниченных ресурсов и недостаточного потенциала транспортной инфраструктуры.

Наиболее заметной и часто упоминаемой транспортной проблемой Санкт-Петербурга является его загруженность личным транспортом, который постоянно растет и доминирует на дорогах. При этом уровень общественного транспорта реформируется медленнее, чем это необходимо в масштабах мегаполиса.

Транспортная политика города имеет четыре основных аспекта [1]:

1. Создание системы общественного транспорта мирового класса для обслуживания массового передвижения. Первая задача заключается в преодолении земельных и финансовых ограничений и увеличении транзитных возможностей для

удовлетворения потребностей растущей экономики и населения. Транспортная политика и инфраструктура также оказали влияние на экономическое и социальное развитие. Таким образом, правительство реструктурировало отрасль, чтобы обеспечить адекватную предоставление услуг по доступным ценам и коммерчески жизнеспособная отрасль.

2. Управление спросом на автомобили, включая выбор и структуру общественного и частного транспорта. При этом были созданы регулирующие и экономические институты для достижения общественных целей мобильности, равенства и развития.

3. Осуществление усилий по созданию рынка и экспериментирование в институциональных формах с различной ролью государственного и частного секторов в планировании, регулировании и эксплуатации общественного транспорта, которые формируют индустрию общественного транспорта сегодня.

4. Планирование, особенно в последние годы, реагирования на различные появляющиеся инновации и технологические изменения, которые изменили то, как люди предпочитают путешествовать.

Стратегия развития транспортной инфраструктуры городской и пригородной агломерации Санкт-Петербурга приведена на рисунке 1.



Рисунок 1 – Стратегия развития транспортной инфраструктуры городской и пригородной агломерации Санкт-Петербурга

Развитие транспортной политики города является следствием экономического развития страны в целом. На одном уровне его прогресс можно рассматривать как простое линейное развитие транспортной инфраструктуры — от трамваев до автобусов, рельсов и поездов. Здесь главная государственная задача заключается в планировании и интеграции [2].

На другом уровне транспорт – это удовлетворение потребностей отдельных людей, мобильности и социальных устремлений, а также общественных потребностей в общественном транспорте в сочетании с негативными внешними факторами, такими как пробки и загрязнение окружающей среды.

Эти потребности часто противоречат друг другу, и интеграция на этом уровне означает балансирование конкурирующих потребностей в землепользовании – дороги в городе должны конкурировать с жильем, промышленностью и жилой площадью.

В этом примере представлена динамика, процессы и институциональные рамки, связанные с удовлетворением этих требований. Представляя историческую и хронологическую карту изменений транспортной политики в городе, можно проследить ключевые события в транспортном секторе, подчеркивая при этом, как две политические дилеммы между государственным и частным транспортом, а также как дороги и другие виды землепользования, на протяжении многих лет приводили к политическим проблемам и инновациям.

Создание ориентированной на людей системы наземного транспорта стало возможным благодаря сотрудничеству с коммерческим сектором. Например, в автобусной отрасли сотрудничество с частными операторами по увеличению пропускной способности автобусной системы и повышению стандартов обслуживания с использованием новой модели заключения контрактов на автобусы помогло улучшить автобусное сообщение по всему городу.

Эти проблемы были решены с помощью серии постепенных изменений, которые соответствовали конкретным отраслевым условиям, не всегда скоординированным, с кризисными моментами, которые привели к относительно большим изменениям. В то же время существует несколько ключевых констант в виде основополагающих принципов, которые определили трансформацию транспорта с 1990-х годов по сегодняшний день.

Эти ключевые идеи должны быть стратегическими в планировании (стратегический долгосрочный взгляд, с разумными крупными инвестициями),

прагматичными в реализации (итеративный процесс и эксперименты с регулированием отрасли) и работать для достижения ключевых социальных и экологических целей (доступный общественный транспорт и сбалансирование стремлений с социальными затратами на автомобили).

Процесс перспективного планирования лучше всего иллюстрируется изучением развития основных видов транспорта в рамках общего контекста планирования землепользования и транспорта города.

Вопросы, лежащие в основе разработки этих видов транспорта, решаются в конкретных отраслевых контекстах и являются результатом различных дилемм и компромиссов в области планирования транспорта и землепользования. Они включали обеспечение баланса государственных, частных и национальных интересов, определение сроков внедрения транспортной инфраструктуры и городского развития, а также меры государственного управления в ответ на рынок общественного транспорта в то время.

Несмотря на то, что результаты и направления политики были ясны, заранее определенных путей не существовало. В результате развитие различных видов общественного транспорта в Санкт-Петербурге — ключевая область, определенная в Концептуальном плане, — можно рассматривать как серию постепенных изменений, поддерживаемых активным участием государственного и частного секторов.

Сеть общественного транспорта мирового класса имеет первостепенное значение для превращения Санкт-Петербурга в город, ориентированный на людей, устойчивый и способствующий экономическому росту, особенно с растущим населением, которое ожидает высоких стандартов обслуживания и инфраструктуры.

Подземный транспорт имеет решающее значение для уменьшения заторов и повышения мобильности в Санкт-Петербурге, учитывая его высокую грузоподъемность, скорость и надежность. Однако линии метрополитена являются дорогостоящими инвестициями в инфраструктуру, и не могут быть построены быстро. Поэтому необходимы альтернативные меры для уменьшения заторов по мере роста транспортной сети.

При этом можно выделить ряд проблем в её развитии.

Общей системной проблемой является слабая связанность УДС города: город разделен водными преградами и железнодорожными путями. Это приводит к возникновению заторов, низкой скорости движения общественного и личного

транспорта, и следовательно – к большим затратам времени на передвижение по городу.

В ряду этих же проблем выделяются несогласованность в организации платных парковок в центре города и отсутствие контроля за движением на выделенных полосах для общественного транспорта.

Еще одной проблемой транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга является отсутствие согласованности градостроительного и транспортного развития. Особой остроты эти проблемы достигают в местах так называемого комплексного освоения территорий (КОТ), в частности в Мурино и Кудрово. Эти районы административно относятся к Ленинградской области, но по факту являются частью Санкт-Петербурга. Здесь наблюдается интенсивное жилищное строительство и крайне слабое развитие УДС.

Схема районов с плохой транспортной доступностью приведена на рисунке 2 [3].



1 — Шушары, 2 — Парголово, 3 — Ржевка-Пороховые, 4 — Пискаревка,
5 — Октябрьская набережная, 6 — Пулковские высоты,
7 — Канонерский и Гутуевский острова, 8 — Сергиево

Рисунок 2 – Труднодоступные в транспортном отношении районы города

При этом есть и городские районы, в которые трудно добраться на общественном транспорте из-за неразвитости улично-дорожной сети и общей инфраструктуры. Хронический недостаток развития транспортных магистралей

испытывают активно застраиваемые районы Парголово, микрорайоны вдоль проспекта Маршала Блюхера в Калининском и Красногвардейском районах, вдоль Советского проспекта в Невском районе.

Проблема плохой транспортной доступности в черте города существует и в давно заселенных районах. Например, в городском микрорайоне Шушары, расположенном в северной части Пушкинского района Санкт-Петербурга и насчитывающем более 95 000 чел., имеется единственная дорога на выезд.

Труднодоступные в транспортном отношении районы расположены не только на окраинах Санкт-Петербурга. При этом Центральная планировочная зона (ЦПЗ) города имеет и свои специфические проблемы:

- перегруженность трафиком УДС;
- высокая доля транзита через ЦПЗ. В будние дни в зону въезжает 330 000 - 350 000 автомобилей, из них 27-30% следует транзитом;
- планировочные ограничения УДС в связи с тем, что 5 и 8 мостов через Большую Неву расположены в ЦПЗ;
- высокий рост спроса на парковочные места в связи с узкими улицами исторической застройки и сосредоточением объектов трудового, делового и коммерческого приложения.

С учетом того, что 70% поездок горожан осуществляется на общественном транспорте, опросы показывают низкий уровень комфортности передвижения [5] из-за больших интервалов движения, непредсказуемости движения городского транспорта, перегруженности транспорта в часы-пик. К этому приводит в первую очередь неоптимальная маршрутная сеть – плотность 7,9 км/кв.км при нормативе 25, км/кв.км.

Все это приводит к небезопасности транспортного комплекса, а именно:

- к высокому уровню ДТП с пострадавшими, в том числе с участием пешеходов (более 60%);
- к высокому уровню негативного воздействия на окружающую среду.

В целом можно отметить, что транспортную инфраструктуру Санкт-Петербурга отличает отсутствие комплексности из-за отсутствия магистральных городских путей. Такой магистралью могло бы считаться метрополитен, но в городе в микрорайонах, примыкающих к станциям метро, проживает около 15% населения. При этом такой перспективный вид транспорта как трамвай постепенно приходит в упадок. Все это не

способствует развитию социально-экономической эффективности и туристской привлекательности Санкт-Петербурга.

Список использованных источников

1. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 13 июля 2011 г. № 945 «О Транспортной стратегии Санкт-Петербурга до 2025 года». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://base.garant.ru/35344779/> (дата обращения 27.04.2024).

2. Виниченко В.А., Савельев Д.А. Формирование улично-дорожных сетей: мировой и российский опыт // Сборник научных трудов ДОНИЖТ. – 2021. - № 60. – С. 39-45.

3. ТОП-8 районов Петербурга, куда трудно доехать [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://zen.yandex.ru/media/legendaily/transportnyi-ad-top8-raionov-peterburga-kuda-trudno-doehat-60a2a62139dbb95f73d3d8fe> (дата обращения 27.04.2024).

4. Концепция развития транспортной системы Санкт-Петербурга 2017–2038 гг. (перспектива до 2048 г.). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://web.archive.org/web/20170611100622/http://krti.gov.spb.ru/media/uploads/userfiles/2017/03/22/Презентация_материалов_КТС.pdf (дата обращения 27.04.2024).

5. Как петербуржцы перемещаются по городу и какой транспорт предпочитают? [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://paperpaper.ru/kak-peterburzhcy-peremeshayutsya-po-goro/> (дата обращения 27.04.2024).